Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4612**
17. Wahlperiode 28. 01. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aktueller Sachstand zum Neubau der B 258n zwischen Aachen-Richterich und Bundesgrenze (BVWP-Nr. NW 8710)

Auf Nachfrage der Bürgerinitiative B 258nein liegt der Öffentlichkeit seit dem 27. Dezember 2010 eine aktualisierte Nutzen-Kosten-Berechnung für den Bau der B 258n zwischen Aachen-Richterich und der Grenze zu den Niederlanden vor.

Nachdem bereits im Vorfeld die Kosten von ca. 6,6 Mio. Euro auf ca. 20 Mio. Euro stiegen, wurde nun das Nutzen-Kosten-Verhältnis neu berechnet und von 6,0 auf 2,8 gesenkt.

Die durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Verfügung gestellte Berechnung lässt wichtige Fragen unbeantwortet.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch sind die aktuell geschätzten Baukosten für jeden einzelnen notwendigen Brücken- bzw. Unterführungsbau im Rahmen des Projektes B 258n (Überführung Frohnratherweg, Unterführung Scherbstraße, Unterführung Geuchterfeldweg, Unterführung Forsterheiderstraße, Überführung Banker-Feldstraße, Überführung Bahntrasse, Unterführung Ürsfelder Fußpfad, Unterführung und Anschluss Roermonderstraße usw.)?

   Bezug: Übersichtslageplan, Alternative 3.5 (V1), Arcadis, Auftraggeber Prov. Limburg/Straßen NRW.

2. Sehen die aktuellen Planungen einen vierspurigen Ausbau der L 232 im Streckenabschnitt Roermonderstraße zwischen Aachen-Richterich und Kohlscheid vor?

3. Der Karte „Projektbewertung für die Bundesfernstraßen – B 258, Neubau zwischen Richterich und Bundesgrenze – Maßnahmenfall Kfz-Belastungen 2025“ ist für den Streckenabschnitt Roermonderstraße zwischen Aachen-Richterich und Kohlscheid eine für 2025 prognostizierte Verkehrsbelastung von ca. 30 000 Kraftfahrzeugen pro Werktag zu entnehmen, wie hoch sind die genauen Zahlen?

4. Welche Berechnungsgrundlage (Formel und Werte) führt zu dem monetären Ergebnis des Punktes „regionale Effekte“ in der aktuellen Nutzen-Kosten-Berechnung?

5. Welche Berechnungsgrundlage (Formel und Werte) führt zu dem monetären Ergebnis des Punktes „Transportkosten“ in der aktuellen Nutzen-Kosten-Berechnung?

6. Welche Berechnungsgrundlage (Formel und Werte) führt zu dem monetären Ergebnis des Punktes „Erhaltungskosten“ in der aktuellen Nutzen-Kosten-Berechnung?
7. Welche Berechnungsgrundlage (Formel und Werte) führt zu dem monetären Ergebnis des Punktes „Verkehrssicherheit“ in der aktuellen Nutzen-Kosten-Berechnung?
8. Welche Berechnungsgrundlage (Formel und Werte) führt zu dem monetären Ergebnis des Punktes „verbesserte Erreichbarkeit“ in der aktuellen Nutzen-Kosten-Berechnung?
9. Welche Berechnungsgrundlage (Formel und Werte) führt zu dem monetären Ergebnis des Punktes „Umwelteffekte“ in der aktuellen Nutzen-Kosten-Berechnung?
10. Welche Berechnungsgrundlage (Formel und Werte) führt zu dem monetären Ergebnis des Punktes „induzierter Verkehr“ in der aktuellen Nutzen-Kosten-Berechnung?
11. Was war der Anlass zur Beauftragung der Nachbewertung, die im Mai 2010 vorgelegt wurde?
12. Was ist der Grund dafür, dass gegenüber der Bewertung von 2003 folgende Nutzen in monetärer Umrechnung negativ bewertet werden:
    - Umwelteffekte
      (2010: – 0,36 Mio. Euro pro Jahr; 2003: + 0,027 Mio. Euro pro Jahr),
    - Verkehrssicherheit
      (2010: – 0,68 Mio. Euro pro Jahr; 2003: + 0,095 Mio. Euro pro Jahr)?
13. Was ist der Grund dafür, dass gegenüber der Bewertung von 2003 folgende Nutzen in monetärer Umrechnung deutlich höher bewertet werden:
    - Transportkosten
      (2010: + 1,92 Mio. Euro pro Jahr; 2003: + 1,32 Mio. Euro pro Jahr),
    - Verbesserte Erreichbarkeit
      (2010: + 1,77 Mio. Euro pro Jahr; 2003: + 0,89 Mio. Euro pro Jahr)?
14. Was ist der Grund dafür, dass gegenüber der Bewertung von 2003 folgender Nutzen in monetärer Umrechnung eine weitere Verschlechterung erfahren hat:
    - Induzierter Verkehr
      (2010: – 0,63 Mio. Euro pro Jahr; 2003: – 0,30 Mio. Euro pro Jahr)?
15. Was ist der Grund dafür, dass jetzt eine andere Streckenführung und eine andere Streckenlänge (2010: 4,8 km, 2003: 3,8 km) zugrunde gelegt wurde?
16. Inwieweit sind die elf Brückenbauwerke für die östliche Alternative der B 258n, die im Entwurfsplan, der im Rahmen der UVS erstellt wurde, eingezeichnet sind, in die Kostenschätzung eingegangen?
17. Ist die Nachbewertung auf der Grundlage des letzten Planungsstands, der beim Landesbetrieb Straßenbau NRW vorliegt, erfolgt?

    Wenn nein, warum nicht?
18. Wie groß ist die errechnete Entlastung für die L 232 in der Ortsdurchfahrt Kohlscheid in Herzogenrath?
19. Wie groß ist die errechnete Entlastung für die L 232 im Stadtzentrum in Herzogenrath?
20. Wie groß ist die errechnete Mehrbelastung auf der L 232 im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Roermonderstraße und der Autobahnanschlussstelle Laurensberg (Kohlscheider Straße)?

21. Auf welchen Straßen, die nicht im Planausschnitt „Belastungsveränderung …" dargestellt sind, sind weitere deutliche Entlastungen von anderen Streckenabschnitten errechnet worden und in die Nutzenbewertung eingeflossen?

22. Sind die Entlastungs- und Belastungseffekte auf niederländischer Seite in die Nutzenberechnung eingegangen?

    Wenn ja, warum werden dann nicht die Gesamtkosten auf deutscher und niederländischer Seite (ca. 33 Mio. Euro) in das Nutzen-Kosten-Verhältnis eingerechnet?

    Wenn nein, wie wurden dann die Quelle-/Ziel-Verknüpfungen im Hinblick auf die Be- und Entlastungseffekte und die daraus errechneten Nutzenanteile gegenüber einer nicht grenzüberschreitenden Bewertungsprognose eingerechnet?

23. Weicht der Entlastungseffekt bei der Neubewertung des Autobahnabschnitts 4 zwischen Aachener Kreuz und Anschlussstelle Eschweiler 2010 von dem 2003 errechneten Entlastungseffekt von 3 000 Kraftfahrzeugen pro Tag ab?

24. In welchen Kostenanteilen sind die Instandhaltungskosten für den 2003 berechneten Zeitraum der mittleren Nutzungsdauer von 27,76 Jahren enthalten?

Berlin, den 28. Januar 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333